

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der
Abg. Klubobfrau Svazek BA, Berger, Lassacher, Rieder, Dr. Schöppl, Stöllner und Teufl
(Nr. 483 der Beilagen 3.S.16.GP) betreffend eine Verknüpfungstrecke zwischen SLB- und
ÖBB-Netz im Land Salzburg

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 24. Februar 2021 mit dem Antrag befasst.

Abg. Stöllner hält eingangs fest, dass in der Salzburger Politik mittlerweile alle erkannt hätten, dass ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig sei, insbesondere beim schienengebundenen Verkehr. Man müsse der Bevölkerung eine echte Alternative zur Benutzung des eigenen PKW bieten. Nur mit einem attraktiven und zukunftsweisenden Angebot werde man die Leute zum Umsteigen bewegen können. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sei der FPÖ ein großes Anliegen, was sich auch an den zahlreichen diesbezüglichen Anträgen im Landtag ablesen lasse. Mit ihren Vorschlägen und Konzepten hoffe die FPÖ, immer wieder neue Denkanstöße geben zu können, damit ein möglichst ansprechendes Öffi-Angebot entwickelt werden könne. Die Verknüpfung der Schienennetze von SLB (Salzburger Lokalbahn) und ÖBB sei dabei ein ganz wichtiger Baustein. Es benötige dazu ein Überstellgleis, damit auch die ÖBB-Züge in den geplanten Regionalbahntunnel einfahren könnten. Damit würden umsteigefreie Fahrten aus vielen Umlandgemeinden in die Stadt Salzburg ermöglicht. Da die unterirdische Verlängerung der SLB bereits beschlossen worden sei und auch schon eine Planungs- und Errichtungsgesellschaft ihre Tätigkeit aufgenommen habe, sei nun der richtige Zeitpunkt für diese Überlegungen zur Verknüpfung der beiden Schienennetze. Besonderes Augenmerk müsse dabei darauf gelegt werden, dass die Errichtung eines zweigleisigen Überstellgleises zwischen dem Wiener Damm und dem neu zu errichtenden Tunnel geprüft werde, da mit diesem eine 15-Minuten-Taktung ins Zentrum gewährleistet werden könne. Weiters wäre es sehr wichtig, die Errichtung einer neuen Haltestelle im Bereich der Ischlerbahnstraße zu prüfen. Dadurch könnte ein großer Teil der HTL-Schülerinnen und -Schüler die Schule über die Schiene erreichen, was auch das Obus-Netz der Stadt enorm entlasten würde. Abg. Stöllner stellt sodann eine Reihe von Fragen an die zugeschalteten Experten. Unter anderem wolle er wissen, ob das Verbindungsgleis in den derzeitigen Planungen eine Rolle spiele, welches Fahrgastpotenzial sich bei der Verknüpfung der Netze ergebe oder wie die Planung betreffend die Salzachunterquerung mit der Regionalbahn aussehe. Weiters ersuche er Landesrat Mag. Schnöll um Auskunft, was im Verkehrsrahmenvertrag mit den ÖBB hinsichtlich der Verknüpfungsgleise geregelt worden sei. Mit der vorgeschlagenen Verknüpfung und den damit

einhergehenden Adaptierungen des Verkehrsnetzes mache man den öffentlichen Schienenverkehr in Salzburg jedenfalls zukunftsfit. Davon würden Salzburg und die Umwelt ganz entscheidend profitieren. Er ersuche daher um Zustimmung zum Prüfantrag der FPÖ.

Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner führt aus, dass auch aus Sicht der SPÖ eine bestmögliche Verknüpfung der beiden Schienennetze sehr wichtig sei. Ziel müsse es sein, im Endausbau eine attraktive Taktung für Pendlerinnen und Pendler anbieten zu können. Wie bereits erwähnt, sei jetzt der richtige Zeitpunkt, um entsprechende Ideen einzubringen, da die unterirdische Verlängerung der Lokalbahn nun in der Planungsphase sei. Es sei wichtig, dass Denkanstöße von allen relevanten Kräften eingebracht würden, damit man die bestmögliche Lösung für die Bevölkerung finde und möglichst viele zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel motiviere. In Richtung Experten stellt sie die Frage, inwieweit Verkehrsströme aus den Nachbarregionen Salzburgs (zB Berchtesgadener Land oder Innviertel) mitbedacht worden seien.

Abg. Scheinast findet es sehr erfreulich, dass die FPÖ zum Thema öffentlicher Verkehr einen so ausführlichen Antrag einbringe, der auch durch fundierte Sachkenntnis gekennzeichnet sei. In dem Antrag fänden sich viele sehr spannende Ideen. Einige davon gefielen ihm besonders gut, wie zB die Anbindung der Zementfabrik Leube an das Schienennetz. Diese Idee berge nämlich ein gigantisches CO₂-Einsparungspotenzial in sich. Auch die Anbindung an das Schienennetz in Berchtesgaden sei ein sehr attraktiver Vorschlag. Soweit er die Planungsarbeiten bisher mitverfolgen habe können, werde versucht, groß und langfristig zu denken und alle nur denkbaren Potenziale in die Konzeption miteinfließen zu lassen. Er gehe daher davon aus, dass die von der FPÖ vorgeschlagenen Maßnahmen jedenfalls geprüft würden und ersuche die Experten um diesbezügliche Bestätigung.

Abg. Ing. Wallner zeigt sich erfreut, dass offenbar alle Fraktionen im Landtag bereit seien, in der Frage des öffentlichen Verkehrs gemeinsame Wege zu beschreiten. Es werde viel mehr Wirkung zeigen, das Angebot im öffentlichen Verkehr so zu attraktivieren, dass dieses automatisch angenommen werde, als die Bevölkerung zum Verzicht aufs Auto zu zwingen. Ein attraktives Öffi-Angebot setze sich aus mehreren Faktoren zusammen. Da sei einerseits der Preis, hier sei in der Vergangenheit schon einiges in Bewegung gekommen. Es brauche aber natürlich auch eine ansprechende Taktung und attraktive Verkehrsmittel. Für ihn sei es weiters enorm wichtig, dass auch für die innerstädtische Verkehrssituation, insbesondere im Hinblick auf den in die Stadt hereinkommenden Schülerverkehr, Lösungen erarbeitet würden. Natürlich sei es wertvoll, wenn durch Anträge im Landtag immer wieder neue Ideen und Denkanstöße eingebracht würden. Er dürfe aber schon auch einmal für die Experten des Landes eine Lanze brechen. Diese seien sehr engagiert und zeichneten sich durch große Expertise aus. Planungen und Überlegungen zur Verbindung der beiden Schienennetze in Salzburg gebe es schon seit vielen Jahren, darauf werde auch im Antrag hingewiesen. Man werde aber nicht alles aus den damaligen Plänen umsetzen können, da auch die technische und finanzielle Umsetzbarkeit gegeben sein müsse. Es lägen jetzt jedenfalls alle Vorschläge auf dem Tisch und man solle die Experten nun arbeiten lassen.

Klubobmann Abg. Egger MBA findet es ebenfalls sehr positiv, dass ein so umfangreicher und fundierter Antrag zum Thema öffentlicher Verkehr eingebracht worden sei. Es seien alle Anstrengungen zu begrüßen, die zu Verbesserungen im öffentlichen Verkehr beitrügen. Erfreulicherweise sei ein Großteil der vorgeschlagenen Punkte bereits Bestandteil der Überlegungen und Planungen. Es sei allerdings seinem Vorredner darin zuzustimmen, dass die technische und finanzielle Machbarkeit natürlich eine entscheidende Rolle spiele.

DI Weis (Referat 6/12) führt zur Frage des Überstellgleises zwischen den Schienennetzen aus, dass eine Verknüpfungsstelle zwischen SLB- und ÖBB-Netz in der am 21. Dezember 2020 unterzeichneten Rahmenvereinbarung für den öffentlichen Verkehr zwischen Bund, Stadt und Land Salzburg als eigenes Paket definiert worden sei. Das bestehende Überstellgleis sei jedenfalls nicht in der Lage, den entstehenden Mehrverkehr aufzunehmen. Aufgabe sei es nun, zu prüfen, wo genau die Verknüpfungsstelle situiert werden könne. Eine örtliche Festlegung zum jetzigen Zeitpunkt sei noch zu früh. Zum Fahrgastpotenzial nach der Verknüpfung der Netze sei festzuhalten, dass zuerst geprüft werden müsse, wo diese technisch möglich sei. Weiters brauche es noch die Erarbeitung eines Betriebskonzeptes durch die ÖBB, erst dann könne man die Fahrgastpotenziale realistisch abschätzen. Alleine die Verlängerung der Lokalbahn in die Stadt hinein berge aber ein Fahrgastpotenzial, das den Aufwand jedenfalls rechtfertige. Zu den Verkehrsströmen aus Nachbarregionen führt DI Weis aus, dass diese selbstverständlich in die Überlegungen miteinbezogen würden.

Herr Knittel (Salzburger Regionalstadtbahn ProjektgesmbH) führt aus, dass die in der Präambel des Antrages ausgeführten Punkte sozusagen eine Art Zusammenfassung der Planungstätigkeit der Projektgesellschaft seien und somit alle geprüft würden. Es handle sich hierbei um ein Riesenprojekt, bei dem nun Punkt für Punkt die Grundlagen erarbeitet werden müssten. Es sei richtig, dass einige Vorschläge schon seit Jahrzehnten diskutiert würden. Aber nur weil etwas schon lange im Gespräch sei bedeute dies nicht, dass es auch schon eine gangbare Lösung gebe. Zum Beispiel sei die schon lange diskutierte Salzachunterquerung im Bereich des Hanuschplatzes bisher immer nur rein auf ihre Verkehrsauswirkungen hin geprüft worden. Die technische und finanzielle Machbarkeit sei hingegen nicht im Vordergrund gestanden. Deshalb werde auch die Variante geprüft, eine Querung im Bereich Mozartsteg vorzusehen mit einer Haltestelle Rudolfssteg. In die Überlegungen fließe natürlich auch mit ein, dass diese Haltestelle der Regionalbahn dann auch optimal in das Busnetz eingebunden werden müsse. Der Endausbau der Rahmenvereinbarung könne klarerweise nicht in wenigen Jahren umgesetzt werden. Man arbeite einen Plan mit Teillösungen ab und untersuche zunächst die Möglichkeiten zur Verlängerung der Lokalbahn und der Verknüpfung der Schienennetze. Dabei müsse auch immer darauf geachtet werden, welcher Mitteleinsatz welche Wirkungen nach sich ziehe. Er ersuche darum, die Projektgesellschaft nun schrittweise die Grundlagen erarbeiten zu lassen und nicht bestimmte Ergebnisse vorwegzunehmen.

Mag. Fuchshuber (Unternehmensberater) informiert, dass die Kernfrage, nämlich welche Änderungen es in der Verkehrsorganisation in Salzburg brauche, mithilfe der Daten der Landes-

statistik beantwortet werden könne. Im Land Salzburg liege die Pendlerquote bei durchschnittlich 70 %. Einzige Ausnahme davon sei die Stadt Salzburg, wo diese Quote nur bei rund 27 % liege. Daraus könne man schon ersehen, welche große Sogwirkung die Stadt auf den umliegenden Zentralraum ausübe. Manche Regionen, wie zB der Flachgau hätten sich so entwickelt, dass es durch Zuzug enormes Bevölkerungswachstum gebe, wobei die Zugezogenen fast ausnahmslos zu Pendlerinnen und Pendlern geworden seien. Mag. Fuchshuber erläutert sodann einzelne Punkte aus dem Antrag im Detail und weist darauf hin, dass sich die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr zur Erreichung der im Pariser Klimaabkommen festgelegten Ziele in Zukunft jedenfalls verdoppeln müssten.

Abg. Scheinast stellt fest, dass sich alle Fraktionen über die Notwendigkeit des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs einig seien. Die Ausführungen von DI Weis und Herrn Knittel hätten aber klar gezeigt, dass zu detaillierte Festlegungen, zB auf bestimmte Haltestellen, zum momentanen Zeitpunkt nicht zielführend seien. Er bringe daher einen Abänderungsantrag ein, der etwas allgemeiner gehalten sei und ein Bekenntnis zur Verknüpfung der Schienennetze sowie eine Berücksichtigung der Verknüpfungstrecken mit der Lokalbahn bei der Planung von deren Verlängerung enthalte.

Abg. Stöllner und Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner äußern sich zum Abänderungsantrag ablehnend, da dieser das konkrete Anliegen des Antrages aus ihrer Sicht zu sehr verwässere.

Landesrat Mag. Schnöll ersucht im Hinblick auf die Detailliertheit der Ausführungen in der Präambel des FPÖ-Antrages zu bedenken, dass es einen sehr hohen Ressourceneinsatz erfordere, um qualitative Aussagen über so detaillierte Punkte treffen zu können. Viele Anregungen, die mittels Anträgen immer wieder im Landtag eingebracht worden seien, seien bereits aufgegriffen und geprüft worden. Es sei also nicht so, dass man diesen Vorschlägen grundsätzlich ablehnend gegenüberstehe. Vieles könne auch zum jetzigen Zeitpunkt schlicht und ergreifend noch nicht beantwortet werden. Er sei froh, dass es sowohl mit dem Landtag als auch mit den Experten einen hervorragenden Austausch gebe. Dadurch seien auch immer wieder neue Aspekte in das Projekt eingeflossen. Diese Konsensorientiertheit habe die Planungen soweit gebracht, wie sie heute seien und das sei weiter als jemals zuvor. Zum Rahmenvertrag mit den ÖBB führt er aus, dass darin die Errichtung eines Verknüpfungsgleises ausdrücklich vorgesehen sei. Er könne diese Vereinbarung - das Einverständnis der ÖBB vorausgesetzt - auch gerne an den Landtag übermitteln.

Der Abänderungsantrag der GRÜNEN wird mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - angenommen.

Gemäß § 49 Abs. 2 Landtags-Geschäftsordnungsgesetz wird Abg. Scheinast als Berichterstatter namhaft gemacht.

Seitens der FPÖ wird die Erstattung eines Minderheitsberichts angekündigt.

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung stellt mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Der Salzburger Landtag bekennt sich bei der Entwicklung des schienengebundenen Nahverkehrs im Salzburger Zentralraum zur Verknüpfung der Systeme von ÖBB Infra, Salzburger Lokalbahn und Stieglbahn.
2. Die Salzburger Landesregierung wird ersucht, die dafür nötigen Verknüpfungstrecken bei der Planung der Lokalbahn-Durchbindung planerisch zu berücksichtigen, um diese ggf. und nach Vorliegen abgestimmter Betriebskonzepte mit dem Bund als Mitbesteller in sinnvollen Schritten umsetzen zu können.

Salzburg, am 24. März 2021

Der Vorsitzende:
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:
Scheinast eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 24. März 2021:

Der Antrag wurde mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - zum Beschluss erhoben.

zu Nr. 274 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages
(4. Session der 16. Gesetzgebungsperiode)

Minderheitsbericht

der Abg. Rieder und Stöllner betreffend eine Verknüpfungstrecke zwischen SLB- und ÖBB-
Netz im Land Salzburg

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich am 24. Februar 2021 mit dem Antrag des FPÖ-Landtagsklubs Nr. 483 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages (3. Session der 16. Gesetzgebungsperiode) betreffend eine Verknüpfungstrecke zwischen SLB- und ÖBB-Netz im Land Salzburg befasst.

Die Eisenbahnlinien im ÖBB- und SLB-Netz rund um die Landeshauptstadt Salzburg werden im Linienbetrieb heute unabhängig voneinander betrieben und sollten mit dem Projekt Regionalstadtbahn (=Lokalbahnbahnverlängerung) unter Einbeziehung des geplanten Innentunnels auch durchgängig betrieben werden, sodass die ÖBB Linien aus Straßwalchen (Abfahrt Wiener Damm) und Golling (Nutzung des derzeitigen Gleises nach Bahnhof Itzling) infrastrukturell verbunden und über das Überstellgleis zur Salzburger Lokalbahn (SLB) in den Innentunnel eingebunden werden. Im Endausbau sollte nach der Ausgestaltung der fehlenden Haltestellen (siehe dazu: Antrag des FPÖ-Landtagsklubs - [Nr. 414 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages \(3. Session der 16. Gesetzgebungsperiode\)](#) - [Antrag der Abg. Stöllner und Rieder betreffend fehlende Haltestellen im ÖBB-Netz im Bundesland Salzburg](#)) der S 2 und S 21 (Westbahnachse) und S 3 (Tauernachse) betrieblich ein 15-Minuten-Takt im S-Bahn Bereich (=Steindorf, Golling, Freilassing) möglich sein, der derart ausgestaltet ist, dass aus den Achsen der S 2 und S 3 jeder zweite Zug über die Netzverknüpfung in den Stadtbahntunnel fährt und die weiteren Züge sich damit ab Salzburg Hauptbahnhof aus den beiden Verkehrsachsen so überlagern, dass in Richtung Freilassing ebenfalls sich ein seit 1998 vertraglich zwischen dem Land Salzburg und der Stadt Salzburg vereinbarter 15-Minuten-Takt ergibt.

Auf der Verknüpfungstrecke ist auf Grund der Zugdichte im Personen- und Güterverkehr zu beachten, dass das heutige SLB-Überstellgleis jedenfalls zwischen der Eisenbahnunterführung Wiener Damm und der Einbindung in den SLB-Tunnel zweigleisig auszuführen ist. Die Verbindung zum Lokalbahnhof Itzling kann ab der Eisenbahnkreuzung mit der Ischlerbahnstraße bis zum Lokalbahnhof Itzling eingleisig bleiben.

Um fahrplanseitige Unpünktlichkeiten in zwei Eisenbahnnetzen auszugleichen, sollte eine 150 m lange Haltestelle „Ischlerbahnstraße“ nächst der Eisenbahnkreuzung Ischlerbahnstraße in Richtung Bahnhofstraße eingerichtet werden, die zusätzlich entlastend für den Hauptbahnhof und das Obusnetz für die Bedienung z. B.: der HTL dienen kann. Auf Höhe der heutigen Sys-

temtrennstelle für die Stromversorgung zwischen der Lokalbahnbetriebsspannung (=Gleichstrom) und der ÖBB-Betriebsspannung (=Wechselstrom), sollte auch am zweiten, neu zu schaffenden Streckengleis die Systemtrennstelle eingerichtet werden, weil sich danach die Linien in Richtung Wiener Damm und Gnigl trennen.

Die nachfolgende Beschreibung erfolgt im Sinne des - von den unterfertigten Abgeordneten vorgestellten - Verkehrskonzeptes 2030, welches im Detail die Verkehrsorganisation Salzburg bis Hallein/St. Leonhard behandelt und die Wechselwirkung zwischen ÖBB und SLB darstellen soll:

- Im Streckenabschnitt Freilassing über Salzburg Hauptbahnhof bis Golling bzw. Steindorf wird ein 30-Minuten-Takt gefahren. Ein Zug fährt als S 2 weiter bis Ederbauer nach Attnang und ein Zug fährt weiter als S 21 bis Friedburg nach Braunau. Ein Zug der S 3 fährt weiter bis Hochfilzen.
- In Salzburg Hauptbahnhof treffen damit 4 Züge je Stunde zeitlich gestaffelt zusammen, sodass sich daraus bis Freilassing Bahnhof ein 15-Minuten-Takt ergibt. Damit wird der erste Teil des Vertrages Gasteiger/Dechant aus 1998 erfüllt.
- Für jede Verkehrsorganisation über den Status Quo hinaus ist rund um Steindorf der FPÖ Antrag die Voraussetzung. Zusätzliche Haltestellen sind im S-Bahnnetz ausschließlich auf der S 2 (Seekirchen-Süd, Köstendorf, Irrsdorf, Ederbauer = Wiederinbetriebnahme, Steindorf (Westbahngleise gemäß FPÖ Antrag)) erforderlich. Damit wird der zweite Teil des Vertrages Gasteiger/Dechant erfüllt.
- Gemäß dem Vertrag Gasteiger/Dechant ist das „X“ = Lokalbahnverlängerung anzuschließen. Dafür sind die Verknüpfungsbauwerke zwischen der Westbahnachse, der Bahnachse aus Freilassing und der Tauernachse erforderlich. Die damit verbundenen Verkehrsleistungen, im dann auch durchgehenden ÖBB/SLB Netz, verbessern das Fahrplanangebot und bilden im Gesamtnetz einen werktägigen 15-Minuten-Takt auf allen Strecken im Zulauf zum Haupt- und Lokalbahn. Damit ist der dritte Teil des Vertrages Gasteiger/Dechant erfüllt.
- Eine Umlegung der derzeitigen Züge statt nach Freilassing in den Innenstadtunnel ist nicht möglich, weil damit nicht nur die Stadtdurchfahrt auf der Querachse und damit auch die wichtigste Haltestelle (= Taxham/Europark) im Bundesland Salzburg nach dem Hauptbahnhof aufgegeben werden müsste und damit die größte Nahverkehrsinvestition (nämlich S-Bahn) ad absurdum geführt würde.
- Die Zugdichte auf dem heutigen Überstellgleis erfordert nach der Einbindung der ÖBB-Strecken die Zweigleisigkeit bis zur Einbindung in den Stadtbahntunnel mit Ausnahme der Verbindung von der Eisenbahnkreuzung Ischlerbahnstraße zum Bahnhof Itzling-SLB. Auf der Verbindungsstrecke ist die Haltestelle „Ischlerbahnstraße“ auf Höhe Gasthaus Guter Hirte einzurichten und hernach die Systemtrennstelle zwischen der ÖBB und SLB Stromversorgung vorzusehen.
- Die Innenstadtbahnstrecke wird damit bei einem 15-Minuten-Takt auf den Zulaufstrecken = ÖBB Verknüpfungsstrecke und SLB Lokalbahn bis zur „Anifer Kreuzung“ mit einem 7,5 Minuten Takt befahren. Dieser splittet sich dort wiederum aus den Zügen aus der SLB

Lokalbahnbahn nach Hallein und den Zügen aus den ÖBB-Strecken via Verknüpfungstrecke über Grödig nach St. Leonhard zur Untersbergseilbahn mit der Option, dass die bayrischen Nachbarn an der Staatsgrenze die in Diskussion stehende Königsseebahn (Wiedererrichtung) an schließen können auf. Dies käme im Sinne einer die Staatsgrenzen überschreitenden Zusammenarbeit den verkehrspolitischen Zielen der Bürgermeister des Berchtesgadenerlandes mit LR Kern sehr entgegen und wäre ein weiterer Meilenstein für den Nahverkehr im Zentralraum Salzburg.

- Damit könnte auch die Zementfabrik LEUBE wieder einen Gleisanschluss erhalten.
- Der werktägige Grundtakt wäre damit auf allen Eisenbahnstrecken im Zentralraum im Zulauf zur Landeshauptstadt Salzburg ein durchgehender 15-Minuten-Takt und dies unabhängig ob die Strecke im ÖBB-, SLB- oder im verknüpften und durchgängig befahrenen Streckennetz liegt.
- Gemäß dem derzeitigen und auf 10 Jahre (Realisierungszeitraum) hochrechenbaren Verkehrsaufkommen ist eine Verdoppelung des Regionalverkehrs gegenüber dem Status Quo erforderlich um die Klimaziele bis 2050 samt den zugehörigen Teilzielen einzuhalten. Dies bedeutet für den Zentralraum eben einen 15-Minuten-Takt auf allen Schienenzulaufstrecken (jedenfalls in Österreich), sodass das FPÖ Verkehrskonzept nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch umweltpolitisch entspricht.
- Die Zweigstrecke von Anif (Kreuzung) über Grödig bis St. Leonhard Untersbergseilbahn ist jedenfalls 4 km lang und ist mit ca. 16 Millionen Euro abzuschätzen (exkl. der Kosten für die Autobahnunterführung), die gemäß Privatbahngesetz zu einem Aufteilungsschlüssel 50 % Bund und 50 % Land führen würden.
- Da vom vorgeschlagenen Gesamtnetz auch eine effiziente Busorganisation im Bereich Fürstenbrunn, Grödig, St. Leonhard, Niederalm, Rif und Taxach abhängt, sollte der Korridor Hallein inkl. der Abzweigung nach St. Leonhard Untersbergbahn mit dem derzeitigen Projekt verhandelt und gebaut werden. Mit der Lokalbahnverlängerung durch die Stadt Salzburg ist der 1998 abgeschlossene Vertrag zwischen Gasteiger/Dechant zur Verkehrsorganisation im Zentralraum Salzburg abgeschlossen.
- Die Einbindung der Stieglbahn für den Personen- und Güterverkehr erfolgt im Rahmen des Gesamtkonzeptes.
- Hatte man zum Abschlusszeitpunkt 1998 noch 30.000 tägliche Einpendler in die Landeshauptstadt Salzburg, sind es heute 60.000. Dieser Entwicklung hat GASTEIGER auf Basis von Prognosedaten Rechnung getragen und das X damals als abschließende Maßnahme parallel zur Verkehrsentwicklung vorgesehen. Nach nunmehr 20 Jahren kann das heute auf Basis echter Erfahrungswerte über die Verkehrsentwicklung umgesetzt werden.
- Das Ergebnis, den Eisenbahnverkehr von einem 30-Minuten-Takt zu einem 15-Minuten-Takt im Zentralraum unter Einbeziehung der Stadtregionalbahn zu entwickeln, liegt in der nicht mehr nur prognostizierten, sondern tatsächlich eingetroffenen Verkehrsentwicklung begründet. Der Flachgau hat heute mehr Einwohner als die Landeshauptstadt Salzburg, aber einen stiefmütterlichen und völlig unzureichenden ÖPNV.

- Der werktägige 15-Minuten-Takt auf allen regionalen Eisenbahnstrecken im S-Bahnbereich wird an Sonn- und Feiertagen halbiert und ist damit immer noch besser als der heutige werktägige Normalverkehr.

Es wäre eine vertane Chance, bei Errichtung des Stadtbahntunnels auf die Verknüpfung mit dem ÖBB-Netz zu vergessen; denn das „X“ wird nur bestmöglich funktionieren, wenn man auch hier eine zweigleisige Verbindung ÖBB- und SLB-Netz schafft.

Darüber hinaus soll bei den Überstellgleisen eine Haltestelle „Ischlerbahnstraße“ bzw. „Schulzentrum Itzling“ geprüft werden, damit auch das Schulzentrum in Itzling gut an den Schienenverkehr angebunden werden kann.

Die Pendlerquote in der Stadt Salzburg liegt nach Auskunft des Experten, Mag. Georg Fuchshuber, bei 27 %, im Zentralraum Salzburg von durchschnittlich 70 %. Der öffentliche Verkehr ist in Bezug auf das Pendleraufkommen jedoch nicht stärker, sondern schwächer geworden, insbesondere auf der Achse der S 2.

Um hier möglichst zielrein auch im Eisenbahnverkehr den großen Verkehrszielen zu folgen, damit die Verkehrsachsen zu entwickeln, unabhängig von den unterschiedlichen Eisenbahnsystemen, ob sie mit Gleichstrom, wie die SLB, oder mit Wechselstrom fahren oder nicht auch Zugachsen braucht, die beides können. Damit ergibt sich ein 15-Minuten-Takt auf den Zulaufachsen, denn jede dieser Achsen hat ein Potential von rund 40.000 Personen im Einzugsbereich, was jedoch automatisch nicht bedeutet, dass das Potential im Zug sitzt, sondern wenn man sich bemüht, ein dementsprechendes Zugangebot zu schaffen, dass man aus diesem Potential einen möglichst hohen Modal Split erreichen kann.

Der Modal Split liegt laut Meinung des Experten Mag. Georg Fuchshuber im ganzen Bundesland Salzburg bei rund 8 %, im regionalen Verkehr vor 20 Jahren lag dieser noch bei 16 %, wobei fraglich ist, was passiert ist, sodass es zu dieser Entwicklung gekommen ist. Dem gegenzusteuern sei notwendig, um einen Entlastungseffekt zu erreichen. Wenn man das jetzt angeht, ist dies in fünf bis zehn Jahren wirksam.

Die von den Landesexperten DI Philipp Weis und DI Stefan Knittel angeführten Punkte, ÖBB-Lichttraumprofil, Wechselstrom, 200 m Bahnsteig bei der Haltestelle Ischlerbahnstrasse und Achslasten würden die Baukosten der teilweise unterirdischen Stadtstrecke in der Stadt Salzburg massiv (mindestens 30%) erhöhen und bei einer Elektrifizierung mit Wechselstrom mit dem EisbG wegen fehlender Schutzabstände zu Gebäuden in Konflikt stehen, sodass nur die Bauparameter des unterirdischen Lokalbahnhofes für den Innenstadtunnel und die Stadtstrecke bis Hallein/Grödig umsetzbar wären. Ab der Haltestelle Hellbrunnerbrücke, zu den Endpunkten Hallein und Grödig, jedenfalls aber ab der Einbindung der Anschlussbahn LEUBE können für einen erforderlichen Güterverkehr notwendige Achslasten von z. B.: 20 t Gleis und Trassen baulich umgesetzt werden und Güterzüge von z. B.: Leube ins ÖBB-Netz im Bahnhof Hallein übergehen. Nahverkehrstriebwagen in den Abmessungen und Gewichten wie sie z. B.:

bei der SLB verwendet werden und Güterzüge stehen dem EisbG beim Übergang ins ÖBB-Netz nicht entgegen.

Die Zweigleisigkeit des ÖBB-/SLB-Überstellgleises gemäß gegenständlichem Antrag liegt in der Zugdichte im Personen-, Güter- und Instandhaltungs- bzw. Bauzugverkehr auch unter Berücksichtigung von Betriebsverzögerungen im ÖBB und SLB-Netz begründet. Aus den gleichen Gründen ist eine Verknüpfung über Gleis 9 im Hauptbahnhof ungeeignet und ohne das zusätzliche Gleis 8 nicht machbar. Zusätzlich wird mit jedem Stadtbahnzug in beiden Richtungen der übrige Eisenbahnverkehr massiv in und aus beiden Richtungen behindert. Vor über 20 Jahren wurde dieses Ansinnen deshalb bereits verworfen.

Der gegenständliche Antrag stellt daher die günstigste und verkehrswirksamste Eisenbahnorganisation im Zentralraum Salzburg dar.

Der Übergang vom SLB-Netz ins ÖBB-Netz von Stadtbahntriebwagen und im Rahmen des Nah- und Regionalverkehrs sowie von Güterzügen ist im § 86 EisbG (Interoperabilität) und zur Verwendung von Wechselstrom in unmittelbarer Umgebung von Gebäuden gilt § 43 EisbG (Gefahrenbereich Bahnstrom 25 m rechts und links der Gleichachse). Für derartige Eisenbahnanlagen gelten damit die TSI-Regelungen (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) und Normierungen für den europäischen Hochleistungseisenbahnverkehr nicht, was für das Gesamtprojekt kostenmindernd wirkt.

Der von den Grünen eingebrachte Abänderungsantrag, wonach „der Landtag sich bei der Entwicklung des schienengebundenen Nahverkehrs im Salzburger Zentralraum zur Verknüpfung der Systeme von ÖBB Infra, Salzburger Lokalbahn und Stieglbahn bekennt und die Landesregierung ersucht wird, die dafür nötigen Verknüpfungstrecken bei der Planung der Lokalbahn-Durchbindung planerisch zu berücksichtigen, um diese gegebenenfalls und nach Vorliegen abgestimmter Betriebskonzepte mit dem Bund als Mitbesteller in sinnvollen Schritten umsetzen zu können“, erscheint aus Sicht der unterfertigten Abgeordneten nicht weit genug, da die wesentlichen Punkte des gegenständlichen Antrages nicht davon umfasst sind.

Die Datenlage lasse es zu, dass die Punkte, die der gegenständliche Antrag bereits enthält, geprüft werden können.

Man hält am ursprünglichen - von uns technisch und fachlich überzeugten - Antrag fest, da es sich ohnedies um einen Prüfantrag handelt und mittels der vorgeschlagenen Herangehensweise alle Zweifel aus der Welt geschafft werden könnten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher - beabsichtigend, die Eisenbahninfrastruktur mit dem Bau obenstehender Infrastrukturmaßnahmen nachzuziehen, was jedenfalls der vertraglich 1998 vereinbarten Intention von LH-Stv. a. D. Dr. Arno Gasteiger (Land Salzburg) und Bürgermeister a. D. Dr. Josef Dechant (Stadt Salzburg) entspricht - den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Die Salzburger Landesregierung wird beauftragt,
 - 1.1. die in der Präambel genannte Verkehrsorganisation zu prüfen,
 - 1.2. die Detailplanung an die Planungsgesellschaft für die Regionalstadtbahn zu übertragen, sodass dies damit ein Teil des mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Stadt Salzburg zu verhandelnden Projektes wird sowie
 - 1.3. die in diesem Zuge zu errichtende Haltestelle „Ischlerbahnstraße“ mit einer Bahnsteiglänge von 150 m nach den Normalien der SLB und Einbindung in das Umgebungswegenetz samt Bike & Ride zu planen.

Salzburg, am 10. März 2021

Rieder eh.

Stöllner eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 24. März 2021:

Der Minderheitsbericht wurde mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - abgelehnt.